

notas sobre la economía y el desarrollo de América Latina



Preparadas por los Servicios Informativos de la CEPAL N° 22 Julio 16 - 1969

los fletes marítimos en el comercio exterior de América Latina



La CEPAL acaba de publicar un estudio sobre los fletes marítimos en América Latina, fruto de más de dos años de paciente investigación. El estudio, el primero en su campo, fue realizado dentro del programa conjunto CEPAL/OEA, y corresponde a la importancia que este rubro tiene en la economía regional, y a la necesidad de establecer normas para la aplicación de una futura política al respecto.

El transporte marítimo es indudablemente el de mayor significación en el comercio exterior de América Latina. En 1965 - último año para el que se dispuso de estadísticas completas - el comercio internacional de los diez países que forman la ALALC alcanzó a 318.3 millones de toneladas, de las cuales 308.1, que representaban 97 por ciento del total, se transportaron por vías marítima y fluvial. Esta proporción aparece aumentada por el gran volumen de las exportaciones de petróleo de Venezuela, que se transportan siempre por vía marítima, y que en 1965 alcanzaron a 191.3 millones de toneladas. Sin considerar a Venezuela, la proporción del comercio exterior de la región movilizadora por vías marítima y fluvial fue 92 por ciento.

Las cifras de 1965 indican también la magnitud de los egresos de América Latina en ese rubro, pues los gastos de movilización marítima fueron de 2.606.6 millones de dólares, con un déficit para su balanza de pagos del orden de 728.1 millones de dólares.

- panorama retrospectivo -

Señala el Estudio de la CEPAL que antes de 1929, la mayoría de los países latinoamericanos gozaba de cómodos excedentes en sus cuentas internacionales, y el problema de los fletes marítimos - a pesar de su importancia - no parecía ejercer influencia significativa en su comercio exterior. Pero anota, que la crisis de 1929 y la Segunda Guerra Mundial modificaron radicalmente ese panorama. De suerte que en la postguerra, el saldo en la cuenta exterior de esas naciones pasó en muchos casos a ser deficitario, afectando el desarrollo interno y la capacidad para importar.

(continúa a la vuelta)

"Notas sobre la economía y el desarrollo de América Latina" es una publicación quincenal de los Servicios Informativos de la CEPAL, destinada a informar sobre las actividades de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para la América Latina, y sobre los hechos más destacados en el desarrollo económico y social de la región. Estas notas tienen un carácter meramente informativo, y por lo mismo no constituyen necesariamente "Documentos Oficiales" de la Comisión.

En relación con los Estudios e Informes que se anuncian o comentan en estas Notas, los lectores interesados en adquirirlos podrán hacerlo enviando su solicitud a la Sección de Documentos de la CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile. También podrán obtener informes en cualquiera de las oficinas cuya dirección se indica enseguida:

NACIONES UNIDAS, Sección de Publicaciones, Nueva York, N.Y.

CEPAL, México: Hamburgo 63, México 6 D.F.

CEPAL, Bogotá: Carrera 10 N° 15-39 piso 11 Apartado Aéreo 17603 Bogotá, Colombia.

CEPAL, Caribe: Room 312, Salvatori Building Frederick Street Port of Spain Trinidad y Tobago.

CEPAL, Río : Rua Cruz Lima 19 Apto. 602 Flamengo ZC-01 Rio de Janeiro, Brasil.

CEPAL, Montevideo: Hotel Victoria Plaza Casilla de Correo 1207 Montevideo, Uruguay.

CEPAL, Washington: The Federal Bar Bldg. West Room 450 1819 H Street, N.W. Washington, D.C. 20006



INDICE DE PRODUCCION MANUFACTURERA 1963 = 100

PAIS	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
ARGENTINA	100.1	109.8	104.8	100.0	115.1	129.7	129.2	129.2	...
BOLIVIA	83.9	79.7	95.7	100.0	116.0	127.4	139.0
BRASIL	83.5	92.7	100.3	100.0	105.1	100.2	112.4	115.1	...
COLOMBIA	83.0	88.5	95.3	100.0	106.4	111.7	119.9	124.2	...
COSTA RICA	-	-	-	100.0	114.0	124.7	139.1	154.1	...
CHILE	80.1	85.6	93.8	100.0	104.9	109.9	117.6	117.1	116.7
ECUADOR	76.5	86.7	87.8	100.0	120.4	138.1	144.9
EL SALVADOR	-	77.5	85.1	100.0	130.4	159.5	161.7	186.8	...
GUATEMALA	87.0	90.8	88.1	100.0	103.2	112.3	115.9	116.7	...
MEXICO a/	83.1	86.0	91.6	100.0	114.2	122.3	135.9	147.0	...
NICARAGUA	83.9	90.9	95.6	100.0	112.0	119.0
PANAMA	50.8	57.1	79.1	100.0	100.6	114.1	126.0	136.2*	...
PARAGUAY	-	92.1	98.6	100.0	118.0	125.0	127.1	132.3	137.3
PERU	78.8	87.0	92.9	100.0	109.5	119.8	133.3	139.9	...
REP. DOMINICANA	90.0	80.3	97.3	100.0	105.1	83.0	98.6*	102.9*	...
URUGUAY	103.0	100.9	101.1	100.0	107.5	107.2	109.2*	102.2*	...
VENEZUELA	79.4	84.7	92.9	100.0	113.6	123.4	124.7	131.0	...
TOTAL	86.7	93.6	97.7	100.0	110.3	115.8	123.8	127.7	...

a/ No incluye derivados del petróleo y carbón.

* Estimación conjuntural.

Fuente: Publicaciones nacionales.

En cuanto al comercio internacional se comenzó, como era natural, con intentos de tipo "macroeconómico" para mejorar la situación, formulando hipótesis y políticas que abarcaban el conjunto de las cuentas exteriores o, específicamente, la exportación e importación de bienes y los movimientos de capital. Sólo en los últimos años, y en especial a raíz de la creación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y de los estudios y discusiones relacionados con ella, empezaron a examinarse detalladamente los llamados rubros "invisibles" del balance de pagos, sobre todo el transporte marítimo.

- condiciones desfavorables -

El problema del transporte marítimo se ha analizado desde diversos ángulos, en distintos círculos internacionales, gubernativos y privados. Y en muchos círculos prima la impresión de que el nivel y la estructura de los fletes, así como la forma de operación del sistema de Conferencias y demás acuerdos relacionados con la actividad naviera no son favorables a los países en vías de desarrollo.

Lo anterior se aplica también a los países latinoamericanos. Por ello se estima que las prácticas actuales en el Transporte Marítimo deben modificarse a fin de que el servicio sea un instrumento adecuado para el desarrollo interno y para la promoción de su comercio internacional.

Estos fines quedaron claramente establecidos en la llamada "Carta de Tequendama", suscrita en Bogotá antes de la Segunda Conferencia de la UNCTAD en Nueva Delhi. En esa Carta se resolvió, entre otras recomendaciones:

- Encarecer a los países miembros de la UNCTAD que colaboren con la Secretaría para la elaboración a la brevedad posible del programa de estudios relativos a fletes marítimos.
- Recomendar que en la determinación de las tarifas de fletes se considere fundamentalmente la necesidad de colocar en los mercados internacionales los productos de los países en desarrollo en condiciones competitivas.
- Manifestar la grave preocupación de los países latinoamericanos ante el hecho de que las tarifas de fletes de las Conferencias, además de continuar aumentando, siguen manteniendo carácter discriminatorio y restrictivo en relación con los países en desarrollo.
- Condenar la práctica generalizada de las tarifas de fletes especiales aplicadas en el transporte de los productos no tradicionales de los países en desarrollo.
- Recomendar la aplicación de fletes promocionales tendientes a facilitar la exportación de productos manufacturados de los países en desarrollo, elaborados con sus materias primas; tales fletes podrían fijarse a niveles que cubran solamente los costos marginales y adicionales involucrados en dichos transportes.
- Encarecer a la Secretaría de la UNCTAD que termine a la brevedad posible los estudios sobre fijación de rutas.

El trabajo de la CEPAL amplía el criterio latinoamericano con respecto al transporte marítimo al señalar que las tarifas de fletes continúan subiendo, que tienen carácter discriminatorio y restrictivo, y que desalientan las exportaciones no tradicionales de los países en desarrollo.



PAIS	1963	
	Total comercio exterior	Porcentaje del comercio exterior
ARGENTINA	16.6	16
BRASIL	31.8	31
COLOMBIA	6.9	6
CHILE	12.5	12
ECUADOR	1.8	1
MEXICO	16.2	7
PARAGUAY	0.6	0
PERU	11.2	11
URUGUAY	1.4	1
VENEZUELA	175.2	175
TOTAL	274.2	264

Fuente: Anuarios de Comercio Exterior

Observa el documento, que estas características han sustentado la actual política de transporte marítimo de los países que consiste, en esencia, en promover la creación de flotas mercantes regionales para contrarrestar los presuntos efectos negativos de las flotas extrarregionales, lograr una intervención en esos servicios con el fin de corregir las prácticas discriminatorias y restrictivas, y adaptarlas a las necesidades de los países de la región.

El propósito de este estudio es, entonces, intentar un análisis general y profundo del nivel y la estructura de los fletes que rigen actualmente en el comercio exterior de América Latina, con el fin de proporcionar las bases adecuadas para formular políticas en esta materia.

El énfasis del estudio está en la cuantificación. No pretende ofrecer planteamientos generales sobre los diversos temas, sino recolectar cuanta información sea posible sobre ellos a fin de medir con la mayor precisión algunos aspectos del funcionamiento del transporte marítimo.

- amplio volumen informativo -

Por ser el primer estudio general sobre fletes marítimos que se realiza en tal forma, fue necesario diseñar una metodología totalmente nueva. Así, el esquema conceptual usado en la investigación consistió en el planteamiento de un número considerable de hipótesis de trabajo.

En la selección de esas hipótesis se trató de obtener una muestra representativa de las condiciones que existen en el comercio exterior latinoamericano. Así, la investigación se hizo sobre 193 rutas que tienen su origen en diez países (Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela) y destino en todos los países latinoamericanos, los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón. La selección de productos recayó en 133 de ellos, de importancia actual para la región o con las mejores posibilidades de intercambio en el futuro, en especial las manufacturas.

La cantidad de rutas y productos seleccionados demandó un volumen considerable de información. De las 121 tarifas de fletes que se aplicaban en el comercio exterior de la región a fines de 1966, período al que se refiere el estudio, fueron analizadas 99. Este proceso de análisis requirió una labor larga y delicada, porque buena parte de las tarifas establecidas son confidenciales y sólo se faci-

(Millones de toneladas)

vía marítima fluvial	%	1964			1965		
		Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	%	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	%
1	96	21.9	21.7	99	26.7	26.3	98
5	99	32.8	32.4	99	36.3	35.8	99
8	98	7.5	7.4	99	8.7	8.6	99
3	98	14.5	14.4	99	16.1	16.0	99
8	99	1.7	1.7	99	2.0	2.0	99
7	48	18.0	10.0	56	20.0	11.2	56
6	94	0.7	0.7	94	0.8	0.8	94
2	99	11.9	11.9	99	13.7	13.6	99
4	97	2.6	2.5	96	2.7	2.5	94
2	100	187.2	187.2	100	191.3	191.3	100
6	96	298.8	289.9	97	318.3	308.1	97

Por de los respectivos países.

(%) Porcentaje.

tan en circunstancias muy calificadas. Por fortuna, los resultados fueron ampliamente satisfactorios, y el material reunido permite ofrecer un cuadro completo de lo que son y representan los fletes marítimos para la economía latinoamericana.

- contenido -

El Estudio consta de cinco capítulos sobre las características generales del transporte marítimo, y una completa información estadística, con 35 cuadros comparativos que se refieren a los volúmenes del intercambio, a las compañías navieras que operan en la región, al tratamiento que se aplica a los distintos tipos de mercancía y al sistema de fletes. En su mayoría los datos son regionales; el resto corresponde al intercambio entre Argentina y Brasil y entre Chile y Perú.

El documento analiza la cantidad y calidad de los servicios regulares de transporte marítimo, las características generales del sistema de Conferencias, y los efectos que ocasionan en el comercio exterior de la región el nivel y la estructura de los fletes marítimos.

Como complemento, en doce anexos se adjuntan datos e informaciones sobre los distintos fletes que se aplican a los productos de exportación y sobre los cálculos realizados acerca del valor de esas exportaciones y del porcentaje que representa en cada caso el flete marítimo del valor f.o.b. de la mercadería.

- el sistema de Conferencias -

En el capítulo sobre la estructura de los acuerdos especiales que rigen los servicios prestados por las compañías navieras en América Latina, el Estudio ofrece una visión sucinta de los que se refieren al sistema de Conferencias.

Las Conferencias de Fletes son acuerdos de tipo formal, suscritos entre las compañías navieras que sirven determinado tráfico, y cuya finalidad principal es la de establecer una política común de fletes para evitar las llamadas "guerras de fletes" que en el pasado fueron causa de inestabilidad y ruina económica. En la práctica, observa el documento, estas Conferencias suelen ser más que un simple acuerdo de fletes, pues, dependiendo de la forma en que operen, generalmente regulan también la cantidad y la calidad de los servicios que prestan.

De acuerdo con las investigaciones realizadas, operan en el comercio exterior latinoamericano 48 Conferencias de Fletes, 15 acuerdos entre compañías navieras y 18 tarifas individuales.

De la cifra total, 12 Conferencias, 8 acuerdos y 16 tarifas se refieren a tráficos intrazonales; 16 Conferencias, 4 acuerdos y 1 tarifa, al tráfico entre América Latina y Europa; 19 Conferencias y un acuerdo, al tráfico entre América Latina y los Estados Unidos y el Canadá; 3 Conferencias y un acuerdo, al comercio con el Japón, y una Conferencia, un acuerdo y una tarifa, al tráfico con otras regiones.

Como es usual emitir tarifas diferentes de fletes para distintos tráficos, el total de Conferencias, acuerdos y tarifas que se aplican en América Latina significa el uso de 121 tarifas diferentes.

- algunos resultados -

A través del análisis realizado por la CEPAL se utilizaron diversas hipótesis y modelos matemáticos. El método permitió simplificar la investigación aplicada, en dos operaciones: con un análisis por separado de la estructura y el nivel de los fletes, y con la comprobación o el rechazo simultáneo de varias de las hipótesis. A continuación se incluyen apartes de algunos de los resultados seguidos en la investigación:

- * Frente al resultado claramente homogéneo de la estructura de los fletes, los distintos productos muestran una disparidad en cuanto a los factores que determinarían el nivel de sus fletes.
- * A pesar de que el problema es complejo, ha resultado relativamente sencillo obtener conclusiones sobre los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos.
- * Los distintos indicadores hallados comprueban un determinado grado de poder monopólico de las Conferencias. Lo que significa que el nivel de los fletes es, en general, superior al que existiría si hubiera mayor competencia.
- * Con excepción de algunas tarifas relativas al comercio intrarregional, gran parte de los fletes se fija fuera de la región. O sea que el control de los acuerdos correspondientes está fuera de la región misma. Esto, que indudablemente influye en la economía latinoamericana, puede ser comprensible, en parte, porque de las 118 líneas de servicio regular que sirven a América Latina únicamente hay 17 de bandera regional.
- * Las Conferencias han logrado uniformidad en algunos aspectos: la unidad monetaria en que se expresan (el dólar norteamericano) y el sistema que utilizan para aplicar los fletes por productos y no por clases o categorías.
- * Para muchos productos el flete se expresa en algunas rutas por peso y en otras por volumen; o se deja al transportador la opción de cobrar por peso o volumen, dependiendo de cual le significa mayor ingreso.
- * Poca o ninguna consideración se había dado en 1966 al transporte en containers.

(concluye a la vuelta)



NACIONES UNIDAS

Notas sobre la Economía y el
Desarrollo de América Latina

Preparadas por los Servicios
Informativos de la CEPAL.
Casilla 179-D. Santiago, Chile

- El estudio y la Carta del Tequendama -

En general, son bastante claras las relaciones que existen entre las conclusiones del estudio y los planteamientos hechos por los países latinoamericanos en la Carta de Tequendama. Muchos de esos planteamientos no se analizaron en detalle, por requerir estudios adicionales, pero parece conveniente destacar algunos puntos relacionados con las afirmaciones contenidas en la mencionada Carta.

En primer lugar, las conclusiones confirman, en cierta medida, que los fletes para las exportaciones no tradicionales son más elevados de lo que sería necesario en una estructura de fletes racional, sobre todo por el sistema de fletes para carga no especificada que se aplica a menudo a los productos que no se transportan habitualmente.

Estos, como se indicó, suelen ser más altos que el promedio de los fletes. En este sentido, los sistemas de negociación entre los exportadores y las compañías navieras adquieren especial importancia, ya que de ellos depende que se realice una exportación prevista si fijan un flete razonable.

En segundo lugar, por no haberse analizado en detalle el nivel y la estructura de los fletes de importación, es imposible juzgar si las Conferencias ejercen una discriminación eventual en contra de los productos latinoamericanos, aparte de la indicada en el párrafo anterior. Por de pronto, la posible discriminación que supone el uso de los fletes para carga no especificada es aplicable también a los productos de importación de América Latina.

- próximos análisis -

Se anota dentro del Estudio de la CEPAL, que en el futuro habrá que ampliar los análisis relativos al transporte marítimo para que se estudien aspectos tan importantes como la estimación de las consecuencias que tienen sobre los niveles de los fletes, los excesos de capacidad ofrecidos por los transportadores y la mala organización de los servicios, especialmente en los que hace a excesos de puertos de escala.

También menciona el documento de la CEPAL, que como consecuencia de la investigación surgieron nuevas hipótesis, que apuntan a la necesidad de efectuar estudios adicionales. Estas hipótesis se refieren, entre otros, a los

siguientes aspectos del transporte marítimo:

- * A juzgar por los resultados peculiares que arrojó el uso de los costos portuarios como variable explicativa del nivel de los fletes, parece necesario analizarlos con mayor detalle a fin de obtener un conocimiento más preciso del nivel y la estructura de estos costos.
- * Los resultados de los modelos aplicados indicaron que los factores que explican la diferencia de fletes varían entre las rutas, de la misma manera que varían según el producto los factores que determinan el nivel de los fletes para un mismo producto en distintas rutas. La aclaración definitiva de estos resultados requiere estudios acabados sobre las condiciones del transporte marítimo en esas rutas, o con relación a esos productos.
- * Muchas de las incógnitas que quedaron sin resolver en el trabajo derivan de un conocimiento deficiente de las condiciones en que operan las Conferencias de fletes, sus motivaciones centrales, estructura interna de poder, descentralización regional en la toma de decisiones, competencia interna entre las líneas participantes, etc. De la misma manera, aunque pudo establecerse que las Conferencias ejercen poder monopólico, no fue posible determinar en qué grado. Un estudio profundo de estos aspectos permitiría disipar gran parte de las dudas que existen al respecto.
- * Como los servicios no regulares tienen importancia en algunas rutas y para algunos productos, sería conveniente investigar con algún detalle las condiciones en que operan. También debe estudiarse la calidad de los servicios mismos, considerada tanto en forma global como en relación con rutas y servicios específicos.
- * Conviene profundizar en la investigación sobre el nivel y la estructura de los fletes para los productos de importación. En particular, si los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes de importación son los mismos que en el caso de los fletes de exportación, y si el nivel de los fletes para un mismo producto es igual en el comercio de importación y en el de exportación.